

3 1761 11649027 7

CA1
T155
C55

Government
Publications



Transport
Canada

Transports
Canada

TP 1018

Coast Guard Garde côtière

- Recommended - Code of Navigation Practices and Procedures

JANUARY, 1978

**CANADIAN COAST GUARD
Ship Safety
Nautical Division**

2nd EDITION



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116490277>

CODE OF NAVIGATION PRACTICES AND PROCEDURES

FOREWORD

The Marine Safety Advisory Council recommended at its May 1977 meeting that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) Resolution A. 285 (VIII) "Recommendation On Basic Principles And Operational Guidance Relating To Navigational Watchkeeping" be used as a recommended Code of Navigation Practices and Procedures.

RESOLUTION A.285 (VIII) OF THE EIGHTH ASSEMBLY

Adopted on 20 November, 1973

RECOMMENDATION ON BASIC PRINCIPLES AND OPERATIONAL GUIDANCE RELATING TO NAVIGATIONAL WATCHKEEPING

THE ASSEMBLY,

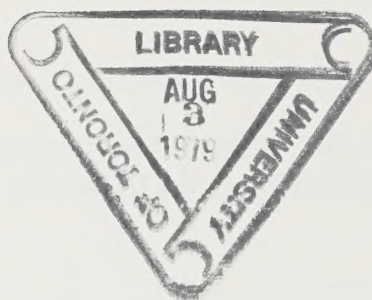
NOTING that Council at its twenty-fifth session decided that urgent consideration should be given to the question of training requirements and the principles relating to the keeping of a navigational watch,

TAKING INTO ACCOUNT the contents of Recommendation 39 adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

RECOGNIZING the complexity of the problem and the urgent need to deal with it in a manner which should lead to its early and most effective solution,

HAVING EXAMINED AND APPROVED the Reports of the twenty-seventh and twenty-eighth sessions of the Maritime Safety Committee,

RESOLVES to recommend to Member Governments that they implement as soon as practicable the measures contained in Annexes A and B to this Recommendation.



© Minister of Supply and Services Canada 1978

Available by mail from

Printing and Publishing
Supply and Services Canada
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

or through your bookseller.

Catalogue No. T31-34/1978
ISBN 0-660-01715-6

Canada: \$1.00
Other countries: \$1.20

Price subject to change without notice.

ANNEX A

BASIC PRINCIPLES TO BE OBSERVED IN KEEPING A NAVIGATIONAL WATCH

Member Governments shall direct the attention of shipowners, masters and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained.

- (a) The master of every ship is bound to ensure that the watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under his general direction, the officers of the watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned to avoid collision and stranding.
- (b) The basic principles including but not limited to the following shall be taken into account by all ships:

(i) Watch arrangements

The composition of the watch, including the requirement for look-out(s), shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

When deciding the composition of the watch on the bridge the following points are among those to be taken into account:

- (1) at no time shall the bridge be left unattended;
- (2) the weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- (3) the proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge to carry out additional navigational duties;

- (4) the use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;

- (5) whether the ship is fitted with automatic steering;

- (6) any additional demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

(ii) Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of the watchkeeping members of the crew is not impaired by fatigue. Accordingly the duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit when going on duty.

(iii) Navigation

- (1) The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked.

- (2) On taking over the watch the ship's estimated or true position, intended track, course and speed shall be confirmed; any navigational hazard expected to be encountered during the watch shall be noted.

- (3) During the watch the course steered,

position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals using any available navigational aids necessary to ensure that the ship follows the planned course.

- (4) The safety and navigational equipment with which the ship is provided and the manner of its operation shall be clearly understood; in addition its operational condition shall be fully taken into account.
- (5) Whoever is in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

(iv) Look-out

Every ship shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision, stranding and other hazards to navigation. Additionally, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In applying these principles the following shall be observed:

- (1) whoever is keeping a look-out must be able to give full attention to that task and no duties shall be assigned or undertaken which would interfere with the keeping of a proper look-out;
- (2) the duties of the person on look-out and helmsman are separate and the helmsman should not be considered the person on look-out while steering; except in small vessels where an unobstructed all round

view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out;

- (3) there may be circumstances in which the officer of the watch can safely be the sole look-out in daylight. However, this practice shall only be followed after the situation has been carefully assessed on each occasion and it has been established without doubt that it is safe to do so. Full account shall be taken of all relevant factors including but not limited to the state of weather, conditions of visibility, traffic density, proximity of navigational hazards and if navigating in or near a traffic separation scheme. Assistance must be summoned to the bridge when any change in the situation necessitates this and such assistance must be immediately available.

(v) Navigation with pilot embarked

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics.

(vi) Protection of the marine environment.

The master and officer in charge of the watch shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution particularly within the existing framework of existing international regulations.

ANNEX B

OPERATIONAL GUIDANCE FOR OFFICERS IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH

INTRODUCTION

1. This document contains operational guidance of general application for officers in charge of a navigational watch, which masters are expected to supplement as appropriate. It is essential that officers of the watch appreciate that the efficient performance of their duties is necessary in the interest of safety of life and property at sea and the avoidance of pollution of the marine environment.

GENERAL

2. The officer of the watch is the master's representative and his primary responsibility at all times is the safe navigation of the vessel. He must at all times comply with the applicable regulations for preventing collisions at sea (see also paragraphs 23 and 24).

3. The officer of the watch should keep his watch on the bridge which he should in no circumstances leave until properly relieved. It is of especial importance that at all times the officer of the watch ensures that an efficient look-out is maintained. In a vessel with a separate chart room the officer of the watch may visit this, when essential, for a short period for the necessary performance of his navigational duties, but he should previously satisfy himself that it is safe to do so and ensure that an efficient look-out is maintained.

4. There may be circumstances in which the officer of the watch can safely be the sole look-out in daylight. However, this practice shall only be followed after the situation has been carefully assessed on each occasion and it has been established without doubt that it is safe to do so. Full account shall be taken of all relevant

factors including but not limited to the state of weather, conditions of visibility, traffic density, proximity of navigational hazards and if navigating in or near a traffic separation scheme.

When the officer of the watch is acting as the sole look-out he must not hesitate to summon assistance to the bridge, and when for any reason he is unable to give his undivided attention to the look-out such assistance must be immediately available.

5. The officer of the watch should bear in mind that the engines are at his disposal and he should not hesitate to use them in case of need. However, timely notice of intended variations of engine speed should be given when possible. He should also keep prominently in mind the manoeuvring capabilities of his ship including its stopping distance.

6. The officer of the watch should also bear in mind that the sound signalling apparatus is at his disposal and he should not hesitate to use it in accordance with the applicable regulations for preventing collisions at sea.

7. The officer of the watch continues to be responsible for the safe navigation of the vessel despite the presence of the master on the bridge until the master informs him specifically that he has assumed responsibility and this is mutually understood.

TAKING OVER THE WATCH

8. The officer of the watch should not hand over the watch to the relieving officer if he has any reason to believe that the latter is apparently under any disability which would preclude him from carrying out his duties effectively. If in doubt, the officer of the watch should

inform the master accordingly. The relieving officer of the watch should ensure that members of his watch are apparently fully capable of performing their duties and in particular the adjustment to night vision.

9. The relieving officer should not take over the watch until his vision is fully adjusted to the light conditions and he has personally satisfied himself regarding:

- (a) standing orders and other special instructions of the master relating to the navigation of the vessel;
- (b) the position, course, speed and draught of the vessel;
- (c) prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed.
- (d) the navigational situation including but not limited to the following:
 - (i) the operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch;
 - (ii) errors of gyro and magnetic compasses;
 - (iii) the presence and movement of vessels in sight or known to be in the vicinity;
 - (iv) conditions and hazards likely to be encountered during his watch;
 - (v) the possible effects of heel, trim, water density and squat on underkeel clearance.

10. If at the time the officer of the watch is to be relieved a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of the officer should be deferred until such action is completed.

PERIODIC CHECKS OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT

11. The officer of the watch should make regular checks to ensure that:

- (a) the helmsman or the automatic pilot is steering the correct course;
- (b) the standard compass error is established at least once a watch and when possible, after any major alteration of course. The standard and the gyro compasses should be frequently compared; repeaters should be synchronized with their master compass;

(c) the automatic pilot is tested in the manual position at least once a watch;

(d) the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly.

AUTOMATIC PILOT

12. Officers of the watch should bear in mind the need to station the helmsman and to put the steering into manual control in good time to allow any potentially hazardous situation to be dealt with in a safe manner. With a vessel under automatic steering it is highly dangerous to allow a situation to develop to the point where the officer of the watch is without assistance and has to break the continuity of the look-out in order to take emergency action. The change-over from automatic to manual steering and vice versa should be made by, or under the supervision of, a responsible officer.

ELECTRONIC NAVIGATIONAL AIDS

13. The officer of the watch should be thoroughly familiar with the use of electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations.

ECHO-SOUNDER

14. The echo-sounder is a valuable navigational aid and should be used whenever appropriate.

NAVIGATIONAL RECORDS

15. A proper record of the movements and activities of the vessel should be kept during the watch.

RADAR

16. The officer of the watch should use the radar when appropriate and whenever restricted visibility is encountered or expected and all times in congested waters having due regard to its limitations.

17. Whenever radar is in use, the officer of the watch should select an appropriate range scale, observe the display carefully and plot effectively.

18. The officer of the watch should ensure that range scales employed are changed at sufficiently frequent intervals so that echoes are detected as early as possible and that small or poor echoes do not escape detection.

19. The officer of the watch should ensure that plotting or systematic analysis is commenced in ample time, remembering that sufficient time can be made available by reducing speed if necessary.

20. In clear weather, whenever possible, the officer of the watch should carry out radar practice.

NAVIGATION IN COASTAL WATERS

21. The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, should be used. Fixes should be taken at frequent intervals; whenever circumstances allow, fixing should be carried out by more than one method.

22. The officer of the watch should positively identify all relevant navigation marks.

CLEAR WEATHER

23. The officer of the watch should take frequent and accurate compass bearings of approaching vessels as a means of early detection of risk of collision; such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range. He should also take early and positive action in compliance with the applicable regulations for preventing collisions at sea and subsequently check that such action is having the desired effect.

RESTRICTED VISIBILITY

24. When restricted visibility is encountered or suspected, the first responsibility of the officer of the watch is to comply with the relevant rules of the applicable regulations for preventing collisions at sea, with particular regard to the sounding of fog signals, proceeding at a safe speed and he shall have the engines ready for immediate manoeuvres. In addition, he should:

- (a) inform the master (see paragraph 25);
- (b) post look-out(s) and helmsman and, in congested waters, revert to hand steering immediately;
- (c) exhibit navigation lights;
- (d) operate and use the radar.

It is important that the officer of the watch should have the manoeuvring capabilities including the "stopping distance" of his own vessel prominently in mind.

CALLING THE MASTER

25. The officer of the watch should notify the master immediately under the following circumstances:

- (a) if restricted visibility is encountered or suspected;
- (b) if the traffic conditions or the movements of other vessels are causing concern;
- (c) if difficulty is experienced in maintaining course;
- (d) on failure to sight land, a navigation mark or to obtain soundings by the expected time;
- (e) if land or a navigation mark is sighted or a change in soundings occurs unexpectedly;
- (f) on the breakdown of the engines, steering gear or any essential navigational equipment;
- (g) in heavy weather if in any doubt about the possibility of weather damage;
- (h) in any other emergency or situation in which he is in any doubt.

Despite the requirement to notify the master immediately in the foregoing circumstances, the officer of the watch should in addition not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, where circumstances so require.

NAVIGATION WITH PILOT EMBARKED

26. Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the officer of the watch from his duties and obligations for the safety of the ship. He should co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the vessel's positions and movements. If he is in any doubt as to the pilot's actions or intentions, he should seek clarification from the pilot and if doubt still exists he should notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.

THE WATCHKEEPING PERSONNEL

27. The officer of the watch should give the watch-keeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe watch including an appropriate look-out.

SHIP AT ANCHOR

28. If the master considers it necessary a continuous navigational watch should be maintained. In all circumstances, however, the officer of the watch should:

- (a) determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable and at sufficiently frequent intervals check when circumstances permit, by taking bearings of fixed navigational marks or readily identifiable shore objects, whether the ship is remaining securely at anchor;
- (b) ensure that an efficient look-out is maintained;
- (c) ensure that inspection rounds of the vessel are made periodically;
- (d) observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea;
- (e) notify the master and undertake all necessary measures if the vessel drags the anchor;
- (f) ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions;
- (g) if visibility deteriorates notify the master and comply with the applicable regulations for preventing collisions at sea;
- (h) ensure that the vessel exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made at all times;
- (i) take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with the applicable pollution regulations.

- a) déterminer et marquer la position du navire sur la carte appropriée dès que possible et à des intervalles suffisamment rapprochés en procédant, lorsque les circonstances le permettent, à des relevements de marques fixes de navigation ou de points de repère sur la côte aisément identifiables pour vérifier si le navire reste bien au mouillage;
- b) s'assurer qu'une veille efficace est maintenue;
- c) s'assurer que des rondes d'inspection périodiques sont faites à bord;
- d) observer les conditions météorologiques, les marées et l'état de la mer;
- e) avertir le capitaine et prendre toutes les mesures nécessaires si le navire chasse;
- f) s'assurer que l'appareil propulsif principal et les autres machines sont en état de fonctionner conformément aux instructions du capitaine;
- g) aviser le capitaine de toute détérioration de la visibilité et se conformer aux règles pour prévenir les abordages en mer appropriées;
- h) veiller que le navire arbore les feux et marques appropriés et émet les signaux sonores voulus en tout temps;
- i) prendre des mesures pour protéger l'environnement de toute pollution causée par le navire et se conformer aux règles applicables en matière de pollution.

NAVIRE AU MOUILLAGE

28. Si le capitaine le juge nécessaire, on doit assurer en permanence un quart à la passerelle. En toutes circonstances, l'officier de quart doit toutfois:

27. L'officier de quart doit donner au personnel de quart toutes les instructions et tous les renseignements nécessaires pour assurer le quart en toute sécurité, notamment une veille appropriée.

PERSONNEL DE QUART

26. Malgré les tâches et obligations qui incombent au pilote, sa présence à bord ne décharge pas l'officier de quart de ses tâches et obligations à l'égard de la sécurité du navire. Il doit coopérer étroitement avec le pilote et vérifier soigneusement en permanence la position et les mouvements du navire. S'il éprouve des doutes quant aux décisions ou aux intentions du pilote, il doit obtenir des éclaircissements du pilote et, si le doute persiste, il doit en aviser immédiatement le capitaine et prendre toute mesure nécessaire avant l'arrivée du capitaine.

NAVIGATION AVEC UN PILOTE À BORD

- g) par gros temps, s'il craint que le navire ne soit endommagé par les intempéries;
 - h) dans toute autre situation critique ou lorsqu'il éprouve des craintes pour la sécurité du navire.
- Bien qu'il soit tenu d'informer immédiatement le capitaine dans les circonstances susmentionnées, l'officier de quart ne doit pas pour autant hésiter à prendre des mesures immédiates pour assurer la sécurité du navire lorsque la situation l'exige.

COMPTES RENDUS DE NAVIGATION

15. Tous les mouvements et activités du navire doivent être dûment consignés pendant le quart.

RADAR

16. L'officier de quart doit utiliser le radar lorsqu'il le juge nécessaire, chaque fois que l'on rencontre ou que l'on s'attend à rencontrer des conditions de visibilité réduite et en permanence lorsque le navire se trouve dans une zone à forte densité de trafic, en tenant dûment compte des limites d'utilisation de l'appareil.

17. Lorsqu'il utilise le radar, l'officier de quart doit choisir une échelle de distance appropriée, observer soigneusement l'image et effectuer un pointage efficace.

18. L'officier de quart doit veiller à faire changer les échelles de distance à des intervalles suffisamment rapprochés pour détecter les navires le plus tôt possible et veiller à ce que les petits navires et les navires qui constituent des cibles médiocres n'échappent pas à la détection.

19. L'officier de quart doit veiller à commencer le pointage ou l'analyse systématique largement à temps, sans oublier qu'il peut réduire sa vitesse, si besoin est, pour disposer du temps nécessaire.

20. Par temps clair, l'officier de quart doit faire des exercices radar chaque fois que cela est possible.

NAVIGATION DANS LES EAUX COTIÈRES

21. Il convient d'utiliser la carte à la plus petite échelle disponible à bord de la zone dans laquelle se trouve le navire, corrigée pour tenir compte des renseignements les plus récents. Le point doit être fait à intervalles réguliers et, chaque fois que les circonstances le permettent, à l'aide de plusieurs méthodes.

22. L'officier de quart doit identifier tous les repères pertinents pour la navigation.

TEMPS CLAIR

23. L'officier de quart doit fréquemment effectuer des relevements au compas précis des navires qui s'approchent afin de déceler au plus tôt un risque d'abordage; ce risque peut parfois exister même lorsqu'un changement appréciable de relèvement est évident, surtout lorsque le navire s'approche d'un très grand

VISIBILITÉ LIMITÉE

navire ou d'un train de remorque ou s'approche d'un autre navire de très près. Il doit également manœuvrer franchement et largement à temps conformément aux dispositions des règles pour prévenir les abordages en mer appropriées et vérifier par la suite que sa manœuvre a eu l'effet espéré.

24. Lorsque la visibilité est limitée, le premier devoir de l'officier de quart est d'observer les dispositions pertinentes des règles pour prévenir les abordages en mer appropriées en veillant notamment à émettre les signaux de brume et à avancer à une vitesse de sécurité et il doit tenir ses machines prêtes à manœuvrer immédiatement. Il doit en outre:

- a) informer le capitaine (voir paragraphe 25);
- b) poster un ou plusieurs hommes de veille et l'homme de barre et dans les eaux encombrées reprendre immédiatement les commandes manuelles;
- c) arborer les feux de navigation;
- d) faire fonctionner et utiliser le radar.

Il est important que l'officier de quart tienne toujours compte de la capacité de manœuvre de son navire et notamment de sa "distance d'arrêt".

CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES L'OFFICIER DE QUART DOIT INFORMER LE CAPITAINE

25. L'officier de quart doit immédiatement informer le capitaine dans les circonstances suivantes:

- a) si la visibilité est limitée ou risque d'être limitée;
- b) si la densité du trafic ou les mouvements des autres navires suscitent des inquiétudes;
- c) si l'on éprouve des difficultés à maintenir le cap;
- d) si l'on n'a pas aperçu la terre ou un repère pour la navigation; ou si l'on n'a pas obtenu d'échos du sondeur au moment prévu;
- e) si l'on aperçoit la terre ou un repère pour la navigation ou si l'on obtient des échos à un moment où l'on se s'y attendait pas;
- f) en cas de défaillance de l'appareil propulsif, de l'appareil à gouverner ou de tout autre appareil essentiel de navigation;

8. L'officier de quart ne doit pas transmettre ses fonctions à l'officier chargé d'assurer la relève s'il a une raison quelconque de penser que ce dernier n'est apparemment pas en état de s'acquitter de ses fonctions efficacement. Le cas échéant, il doit faire part de ses doutes au capitaine. L'officier chargé d'assurer la relève doit s'assurer que les membres de son équipe de quart sont, selon toutes les apparences, pleinement capables de s'acquitter de leurs tâches et notamment d'adapter leur vue à l'obscurité.

9. L'officier chargé d'assurer la relève ne doit prendre le quart que lorsque sa vue est complètement adaptée aux conditions de luminosité et qu'il s'est personnellement assuré :

a) des ordres permanents et instructions particulières données par le capitaine au sujet de la conduite du navire;

b) de la position, du cap, de la vitesse et du tirant d'eau du navire;

c) des marées, courants, temps et visibilité du moment et prévus, et des incidences de ces éléments sur le cap et la vitesse;

d) de la situation sur le plan de la navigation, et notamment des conditions suivantes — sans que cette énumération soit limitative :

i) du fonctionnement de tous les appareils de navigation et de sécurité utilisés ou susceptibles d'être utilisés pendant le quart;

ii) des erreurs du compas gyroskopique et magnétique;

iii) de la présence et des mouvements des navires en vue ou dont la présence à proximité est établie;

iv) des conditions et des dangers qu'il peut rencontrer pendant son quart;

v) des effets possibles de la gîte, de l'assiette, de la densité de l'eau et de la déjaugé sur la profondeur sous quille.

10. Si, au moment du changement de quart, une manœuvre ou toute autre action destinée à éviter un danger est en cours, le changement de quart doit être différé jusqu'à ce que ces opérations soient terminées.

11. L'officier de quart doit procéder à des vérifications régulières pour s'assurer :

a) que l'homme de barre ou le pilote automatique suivent correctement le cap;

b) que l'on détermine l'erreur du compas étalon au moins une fois pendant le quart et si possible après tout changement important de cap. Il convient de comparer fréquemment le compas étalon et les gyrocompas; les répétiteurs doivent être synchronisés avec le compas étalon;

c) que le pilote automatique est testé dans la position de commande manuelle au moins une fois par quart;

d) que les feux de navigation et de signalisation ainsi que les autres appareils de navigation fonctionnent normalement.

PILOTE AUTOMATIQUE

12. Les officiers de quart doivent se rappeler qu'il est nécessaire de faire appel à l'homme de barre et de passer du pilote automatique à la commande manuelle en temps voulu pour pouvoir faire face dans des conditions de sécurité à toute situation dangereuse. Alors que le navire est sur pilote automatique, il est particulièrement dangereux de laisser la situation évoluer jusqu'à un point où l'officier de quart ne dispose d'aucune aide et doit interrompre la veille pour prendre des mesures d'urgence.

Le passage du pilote automatique à la commande manuelle et le passage inverse doit être opéré par un officier responsable ou sous son contrôle.

AIDES ÉLECTRONIQUES À LA NAVIGATION

13. L'officier de quart doit connaître parfaitement le fonctionnement de toutes les aides électroniques à la navigation se trouvant à bord et notamment leurs possibilités et limites d'utilisation.

SONDEURS À ECHO

14. Le sondeur à écho est une aide à la navigation précieuse et doit être utilisé chaque fois que le besoin s'en fait sentir.

ANNEXE B

DIRECTIVES SUR LA CONDUITE DU NAVIRE À L'INTENTION DES OFFICIERS DE QUART

INTRODUCTION

1. On trouvera dans le présent document des directives de caractère général sur la conduite du navire à l'intention des officiers chargés du quart à la passerelle que les capitaines devront compléter suivant les besoins. Il est indispensable que les officiers de quart sachent qu'ils doivent s'acquitter efficacement de leurs fonctions, dans l'intérêt de la sauvegarde des vies et des biens en mer et afin d'éviter la pollution du milieu marin.

GÉNÉRALITÉS

2. L'officier de quart est le représentant du capitaine et il est essentiellement responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire. Il doit à tout moment respecter les règles pour prévenir les abordages en mer appropriées (voir également les paragraphes 23 et 24).

3. L'officier de quart doit faire son quart sur la passerelle et ne doit la quitter en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé. Il importe particulièrement qu'il s'assure à tout moment qu'une veille efficace est maintenue. Lorsque le navire possède une chambre des cartes distincte, l'officier de quart peut, si cela est indispensable, s'y rendre pour une courte période pour s'acquitter des tâches nécessaires à la navigation, mais il doit s'assurer auparavant qu'il peut le faire sans danger et qu'une veille efficace est maintenue.

4. Il se peut que de jour et dans certaines circonstances l'officier de quart puisse assurer seul la veille en toute sécurité. Cette solution ne devra toutefois être adoptée qu'après avoir évalué attentivement la situation dans

Lorsque l'officier de quart assure seul la veille, il ne doit pas hésiter à demander de l'aide à la passerelle et si, pour une raison quelconque, il n'est pas en mesure de consacrer toute son attention à cette veille, cette aide doit lui être fournie immédiatement.

Chaque cas d'espèce et s'il est établi indubitablement qu'on peut y recourir en toute sécurité. Il devra être tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, de la visibilité, de la densité du trafic, de la proximité de la route à l'intérieur ou près d'un dispositif de séparation du trafic.

5. L'officier de quart ne doit pas oublier que les machines sont à sa disposition et ne doit pas hésiter à en faire usage en cas de nécessité. Toutefois, il doit signaler, si possible à l'avance, toute modification envisagée du régime des machines. Il doit également tenir tout particulièrement compte de la capacité de manœuvre de son navire, y compris sa distance d'arrêt.

6. L'officier de quart doit également ne pas oublier que le matériel de signalisation sonore est à sa disposition et il ne doit pas hésiter à l'utiliser conformément aux règles pour prévenir les abordages en mer appropriées.

7. L'officier de quart reste responsable de la sécurité de la navigation du navire malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce que ce dernier lui ait expressément fait savoir qu'il assure cette tâche et que cela est bien entendu de part et d'autre.

danger pour la navigation qui peut se présenter pendant le quart.

- 3) Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit le cap prévu.

- 4) On doit connaître parfaitement les appareils de sécurité et de navigation dont le navire est équipé ainsi que leur mode de fonctionnement; on doit en outre tenir pleinement compte de leur état de fonctionnement.

- 5) Aucune tâche de nature à porter préjudice à la sécurité de la navigation du navire ne doit être assignée à quiconque est chargé du quart ou entreprise par lui.

iv) Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à apprécier pleinement la situation et les risques d'abordage, d'échouement et autres dangers afférents à la navigation. Cette veille doit porter en outre sur le repérage des navires ou aéronefs en détresse, des naufragés, des épaves et des débris. En appliquant ces principes, il convient d'observer les dispositions suivantes:

- 1) la personne chargée de la veille doit pouvoir consacrer toute son attention à cette tâche et ne doit se voir confier ni entreprendre aucune fonction qui risquerait de gêner le bon exercice de cette veille;

- 2) les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre sauf sur

les petits bâtiments où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ou n'entrave de quelque autre manière la veille;

- 3) il se peut que, de jour et dans certaines circonstances, l'officier de quart puisse assurer seul la veille en toute sécurité. Cette solution ne devra toutefois être adoptée qu'après avoir évalué attentivement la situation dans chaque cas d'espèce et s'il est établi indubitablement qu'on peut y recourir en toute sécurité. Il devra être tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative, du temps, de la visibilité, de la densité du trafic, de la proximité de risques pour la navigation et du fait que le navire fait route à l'intérieur ou près d'un dispositif de séparation du trafic. L'officier de quart doit demander l'aide à la passerelle si tout changement de situation l'exige, et cette aide doit pouvoir lui être fournie immédiatement.

v) Navigation avec un pilote à bord

Nonobstant les tâches et obligations qui incombent au pilote, sa présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart de celles qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur la conduite du navire, les conditions locales et les caractéristiques du navire.

vi) Protection du milieu marin

Le capitaine et l'officier chargés du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin et prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution notamment dans le cadre de la réglementation internationale en vigueur.

ANNEXE A

PRINCIPES FONDAMENTAUX À OBSERVER LORS DU QUART À LA PASSERELLE

- s'acquitter de tâches supplémentaires relatives à la navigation;
- 4) l'utilisation et l'état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;
- 5) l'existence d'un pilote automatique;
- 6) toute obligation supplémentaire que pourraient imposer au quart des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.
- iii) **Aptitude à la veille**
- Le système de veille doit être tel que l'efficacité des membres de l'équipage affectés au quart à la passerelle ne soit pas compromise par la fatigue. En conséquence, les dispositions relatives au quart doivent prévoir que, lors de la première veille au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.
- iiii) **Navigation**
- 1) Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes et de vérifier la route à suivre.
- 2) Lors du changement de quart, il convient de confirmer la position estimée ou vraie du navire, la route prévue, le cap et la vitesse. Il convient également de noter tout

Les Gouvernements membres appelleront l'attention des propriétaires de navires, des capitaines et du personnel de quart sur les principes suivants qu'il convient d'observer pour assurer l'efficacité du quart à la passerelle.

- a) Le capitaine de tout navire est tenu de s'assurer que les dispositions appropriées sont prises pour assurer l'efficacité du quart à la passerelle. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation et notamment d'éviter les abordages et les échouements.

- b) Tous les navires doivent tenir compte des principes fondamentaux suivants, sans que la liste en soit limitative:

i) **Dispositions relatives au quart**

La composition de l'équipe de veille, y compris l'effectif de quart(s), doit être à tout moment suffisante et adaptée aux circonstances et aux conditions du moment.

Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, on prend en considération les facteurs suivants:

- 1) l'obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel;
- 2) les conditions météorologiques, la visibilité soit de jour, soit de nuit;
- 3) la proximité de dangers pour la navigation qui peut obliger l'officier chargé du quart à

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1978

En vente par la poste:

Imprimerie et Édition

Approvisionnement et Services Canada

Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ou chez votre libraire.

N° de catalogue T31-34/1978
Canada: \$1.00
Autres pays: \$1.20

Prix sujet à changement sans avis préalable.

CODE DES PRATIQUES ET MÉTHODES DE NAVIGATION

AVANT-PROPOS

Le Conseil consultatif de la sécurité maritime a recommandé à sa réunion mai 1977 que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) résolution A. 285 (VIII) "Recommandation sur les principes fondamentaux et les directives sur la conduite du navire à observer lors du quart à la passerelle" soit utilisée en tant que Code recommandé des pratiques et méthodes de navigation.

RÉSOLUTION A.285 (VIII) DE LA 8^{ième} ASSEMBLÉE

adoptée le 20 novembre 1973

RECOMMANDATION SUR LES PRINCIPES FONDAMENTAUX ET LES DIRECTIVES SUR LA CONDUITE DU NAVIRE À OBSERVER LORS DU QUART À LA PASSERELLE

L'ASSEMBLÉE,

NOTANT que le Conseil a décidé à sa vingt-cinquième session qu'il convenait d'examiner d'urgence la question des normes de formation et des principes à observer lors du quart à la passerelle,

TENANT COMPTE des dispositions de la recommandation No 39 adoptée par la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

RECONNAISSANT la complexité de ce problème et la nécessité de rechercher d'urgence les moyens de le résoudre rapidement et de la manière la plus efficace,

AYANT EXAMINÉ ET APPROUVÉ le rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de ses vingt-septième et vingt-huitième sessions,

DÉCIDE de recommander aux Gouvernements membres de donner effet dès que possible aux mesures qui font l'objet des annexes A et B de la présente recommandation.

2^e ÉDITION

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
Sécurité des navires
Division nautiques

JANVIER, 1978

- Recommandé -
Code des pratiques et
méthodes de navigation

TP 1018

Transports
Canada
Garde côtière
Coast Guard
Transport
Canada

